

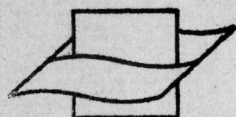
Verbond der Belgische Zeevisserij

V. Z. W. O.

VERSLAG over de ACTIVITEIT
in het jaar 1950

Algemene Vergadering van 1951

V E R S L A G o v e r d e A C T I V I T E I T
van het



Vlaams Instituut voor de Zee
Flanders Marine Institute

VERBOND DER BELGISCHE ZEEVISSERIJ

gedurende het jaar:

1 9 5 0

voorgelegd aan de Algemene Vergadering van 17 Juni 1950

.....

I N L E I D I N G

mm

Het jaar 1950 kenmerkte zich vooral door de talrijke grote vraagstukken, in verband met de oplossing van de crisis en de toekomst van onze zeevisserijnijverheid, welke zich gesteld hebben en waarvoor naar een oplossing gezocht werd.

In verband met de algemene SANERING VAN HET BEDRIJF, dient eerst en vooral vermeld het plan, uitgaande van het Ministerie van Verkeerswezen, het "plan Malderez", welke de gezondmaking van het bedrijf op brede schaal en door samenwerking tussen bedrijfsgenoten en regering, tracht te verwezenlijken. Dit voorstel werd ernstig bestudeerd door alle middens welke met de zeevisserijnijverheid verband houden. Met het doel een definitief actieprogramma op te stellen, werd het tenslotte besproken tussen administratie en bedrijfsmiddens, waarbij rekening gehouden werd met de wensen van het bedrijf zelf.

Een verdere uitbouw tot SANERING, was het V.B.Z. voorstel tot het in voege brengen van een minimumprijs. Dit voorstel zou eerst uitgewerkt worden voor de volle haring, later voor ijle haring en sprout om tenslotte, naargelang de ondervindingen, toegepast te worden op alle vissoorten. Hoewel het V.B.Z. er alles op ingezet heeft, gedurende verscheidene weken, om dit plan met alle middens te bestuderen en met steun van de regering tot stand te brengen, kon, spijtig genoeg, geen uitslag bekomen worden. Het in voege brengen van een minimumprijs voor vis en visserijproducten aan de bron, zou niet alleen aan de reder een minimum-rendeerbare uitbating verzekeren, maar tevens talrijke bijkomende vraagstukken: regeling van de aanvoer, uitbatingskosten, sociale lasten, propaganda, verzorging, uitvoer, enz., oplossen.

Dit falen van een plan ter bevordering van het algemeen welzijn, legde de vinger op een der grootste oorzaken van de crisis: het gebrek aan samenhorigheidsgevoel, niet al-

leen tussen de reders, maar tevens tussen de verschillende takken van het bedrijf zelf. Het V.B.Z. heeft sedert zijn ontstaan, niet alleen te strijden gehad tegen de tegengestelde belangen van andere takken der nijverheid, maar stuitte dikwijls genoeg op de onverschilligheid en zelfs de tegenwerking van een kleine minderheid reders.

Om een degelijke bedrijfscoördinatie tot stand te kunnen brengen, welke een der eerste voorwaarden is om de huidige moeilijkheden op te lossen, drong het V.B.Z. in Maart 1950 aan op de oprichting van een AFZONDERLIJKE BEDRIJFSRAAD VOOR DE ZEEVISSERIJ, in het kader der publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie.

Minister Segers, welke dadelijk het belang van deze bedrijfsraad inzag, steunde ons volledig in dit initiatief. Het zal dank zijn tussenkomst zijn, dat, binnen afzienbare tijd een eigen bedrijfsraad voor de zeevisserij in ons land zal opgericht worden.

De redding van het bedrijf is echter niet alleen te zoeken in een eensgezinde beroepsorganisatie, de reders moeten het initiatief zelf in handen nemen om door COÖPERATIEVE SAMENWERKING over te gaan tot een verlaging van hun uitbatingskosten.

In October 1950 werd reeds een eerste stap in die richting gedaan door het oprichten van de Onderlinge Visafslag. Deze vereniging verzekert, in coöperatieve vorm de visafslag van de grote meerderheid der Oostendse reders. Een verdere uitbouw in deze richting was het stichten van de S. V. Rederscentrale. Deze samenwerkende vennootschap moest de opvangregeling, voorzien in het kader der minimumprijzenregeling, verzekeren. Haar nevensgeschikt doel is echter de kosten van uitbating door onderlinge samenwerking te drukken.

De grote bezorgdheid van het V.B.Z. ging, tijdens het afgelopen jaar, opnieuw naar het vraagstuk van de INVOER. De regeling van de invoer is niet zo eenvoudig om op te lossen. Er moet met talrijke factoren en mogelijkheden rekening gehouden worden. We menen thans de goede formule gevonden te hebben. Deze werd onlangs overgemaakt aan de Minister van Verkeerswezen, welke beloofde het V.B.Z. voorstel aandachtig te onderzoeken en wat mogelijk is uit te werken.

In April 1950 ging Minister Segers over tot de herinrichting van het INVOERCOMITEIT. Sindsdien wordt maandelijks, door het V.B.Z., in de schoot van dit comité, gekampt om de maandelijkse invoercontingenten zoveel mogelijk aan te passen aan de werkelijke behoeften van het land, rekening houdend met de verwachte aanvoer van onze eigen vloot.

Tenslotte werd een oog in 't zeil gehouden om de FRAUDULEUZE INVOER te beletten. Tijdens het stopzetten van de invoer in April 1950, werden grote hoeveelheden vis over het Groot Hertogdom Luxemburg in ons land gebracht. Hieraan werd een einde gesteld door tussenkomst van het V.B.Z.. Nadien werd een ongeregelde invoer van Deense vis met Nederlandse in-

voervergunningen vastgesteld. Een gelijkaardige bewerking gebeurde langs Engeland. Hiertegen werd, eveneens met goed gevolg, door tussenkomst van het V.B.Z., opgetreden.

Het V.B.Z. kwam herhaalde malen tussen, niet enkel om de UITVOERMOGELIJKHEDEN te verbeteren, maar eveneens om sommige factoren, nadelig voor de aanvoerprizen, uit te schakelen. Aldus kon bij de uitvoer naar Frankrijk de "koers naar de grens" met al de nadelen hieraan verbonden voor de prijs van de tongen, uitgeschakeld worden. Met de Franse reders werd contact genomen om te trachten de wederzijdse in- en uitvoer zoveel mogelijk te regelen. Hiervan verwachten we een bredere houding tegenover de invoer van vis uit België. Het handelsaccoord met Duitsland, waarbij een contingent ijle haring voorzien was, gaf eveneens aanleiding tot moeilijkheden. Door de tussenkomst van het V.B.Z. konden deze gelukkig opgelost worden wat, gedurende enige dagen, uitvoer van ijle haring aan flinke prijzen mogelijk maakte. Het haringseizoen beantwoordde echter niet aan de verwachtingen: de aanvoer bleef plots achterwege, zodat slechts een klein gedeelte van het contingent verwezenlijkt kon worden.

De BENELUX - UNIE vormt eveneens een der voornaamste bekommernissen van het V.B.Z.. We zullen in dit verslag hierover nader uitweiden. Weze toch gezegd dat dit punt breedvoerig besproken werd met de administratie en de bevoegde kringen, teneinde de nadelen aan deze Unie voor ons bedrijf verbonden, zoveel mogelijk te verminderen.

o o o

Dit waren de hoofdpunten van het V.B.Z. programma tijdens het jaar 1950. Talrijke andere punten van bijkomend belang, werden afgehandeld en hiertoe werd steeds welwillende hulp bekomen van de openbare diensten, vooral van de plaatselijke zeevisserijdienst en het Kabinet van de Minister van Verkeerswezen.

Het past dan ook hier een oprechte hulde te brengen aan Minister Segers en zijn toegewijd kabinet, welke niet geaarzeld heeft om aan de zeevisserij een meer dan gewone bekommernis te wijden. Onze dank gaat eveneens naar alle ambtenaren van de verschillende Ministeries welke ons in onze actie, ter verdediging van de bedrijfsbelangen, ter zijde hebben gestaan. We danken de volksvertegenwoordigers van de kust en de burgemeesters van de kustgemeenten, welke steeds bereid waren in de bres te springen en tussen te komen ten voordele van onze nijverheid.

o
ooo
o
o
o
o o o o o
o o o
o

herbouwd hebben. Andere kredieten kunnen dan ter beschikking gesteld worden voor modernisatie en uitrusting der vaartuigen, voor cooperatieven en nijverheden welke er toe moeten bijdragen de prijzen aan de bron te stabiliseren en de uitbatingskosten te verlichten.

Wat de INVOER betreft, de moeilijkheden welke deze op bepaalde ogenblikken aan het bedrijf kan berokkenen, zijn gekend. De verwezenlijking van het plan Malderez ware de beste gelegenheid deze aangelegenheid definitief te regelen in samenwerking en verstandhouding tussen alle betrokkenen.

o o o

Nu de wensen en de inzichten van de verschillende betrokken middens aangaande de sanering van het bedrijf gekend zijn, is het wenselijk dat zo spoedig mogelijk zou overgegaan worden tot het opstellen van een definitief programma en vooral tot het verwezenlijken van dit programma.

We vragen ons af waarop de betrokken administratie nog wacht om deze zo nodzakelijke maatregelen in gang te stellen.

Reeds meer dan één jaar geleden werd het saneringsplan gepubliceerd, de besprekingen zijn sinds verschillende maanden geëindigd. Intussen veranderen de toestanden, stellen we nieuwe feiten vast die een dringende oplossing nodig hebben en naderen we, langzaam maar zeker, de eenmaking met Nederland. Zonder een gezond en leefbaar bedrijf dat in staat is te werken onder dezelfde voorwaarden als het Nederlandse bedrijf, is de Benelux-unie voor ons fataal.

o o
o

MARKTREGELING.

Om de opvangregeling, welke de minimumprijzen moet houden, nietodeloos te overrompelen, moet tevens een zekere aanvoerregeling voorzien worden. Behoudens onvoorziene omstandigheden, zal de hoeveelheid vis, welke "opgevangen" wordt, de juiste verhouding van de overproductie tegenover de werkelijke behoeften weergeven en aldus het doorvoeren van een marktregeling vergemakkelijken. De voorziene beperkingen moeten daartoe niet altijd uitvaartregelingen voorzien. Als men voorziet dat een bepaalde hoeveelheid uit de markt zal moeten genomen worden, kan men bvb. een scherpere controle uitoefenen op de kwaliteit van de te koop gestelde vis, men kan eveneens trachten het aanbod aan de vraag aan te passen door het bepalen van een minimummaat, welke kan gewijzigd worden naargelang de behoeften van de markt. Andere maatregelen kunnen bestaan in het niet verkopen van sommige, minder gewenste vissoorten.

Deze "on-economische vis" zou vooraf uit de vangst genomen worden en rechtstreeks afgezet aan de vismeelfabrieken. Dergelijke maatregel zou én reders én bemanning aanzetten hun vangst zoveel mogelijk te verzorgen en aldus medehelpen om de KWALITEIT van de aanvoer te verbeteren en 't VERBRUIK te bevorderen.

Marktstoringen zouden aldus kunnen vermeden worden. In onderling overleg met kopers, zou tevens de aanvang van elk seizoen kunnen vastgesteld worden om prijsinzinkingen te vermijden welke veelal het gevolg zijn van het te vroeg inzetten van een bepaalde visserij tijdens een minder gunstige periode.

c o o

REGERINGSTUSSENKOMST.

Een dergelijk stelsel, hoewel in andere landen reeds met goed gevolg werkend, zou voor ons bedrijf een omwenteling betekenen. Alle reders zijn er echter mede accoord dat in een dergelijk stelsel de oplossing van de meeste vraagstukken van het bedrijf moet gezocht worden.

De vereniging die het op zich neemt deze werkwijze in gang te steken moet onmiddellijk over kapitalen kunnen beschikken en bepaalde risico's nemen die ten goede komen aan het algemeen welzijn.

Daarom werd, bij de bespreking van het V.B.Z. voorstel beroep gedaan op regeringstussenkomst door middel van subsidies.

De regering zou deze subsidies gemakkelijk teruggewonnen hebben onder vorm van hogere belastingen en grotere ontvangsten aan overdrachttaksen, veroorzaakt door hogere prijzen aan de bron. Tevens zou ze vermeden hebben dat ho-

ge bedragen moeten uitgekeerd worden aan werklozensteun in het zeevisserijbedrijf en de aanverwante takken.

Het principe van subsidies wordt ten andere door de regering toegepast, onder andere voor de zuivelproducten, de kolenmijnen, enz..

Bedoeld als basis voor het tot stand komen van de regeling, zou ze tevens alle reders, aangelokt door de verzekerde minimumprijzen, aangezet hebben om eensgezind samen te werken voor het gezondmaken der markt en van het bedrijf.

Tenslotte zou deze subsidie veeleer symbolisch en als morele steun gelden en kon men verwachten dat slechts een gedeelte zou benut worden. Immers, wanneer de goede gang van zaken verzekerd is, mag men zich verwachten dat alle reders eenparig zouden aansluiten en dat tevens de handel dit initiatief zou bijgetreden hebben, waarvan ze alle voordeel haalt.

In dergelijk geval zou de opvangregeling in staat geweest zijn, haar eigen kosten te dragen en zou na zekere tijd een subsidie overbodig worden.

o o
o

De taak van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij is veelomvattend.

Bovenal is ze raadgevend en adviserend tegenover de hogere overheid, in zaken die het bedrijf aangaan of er mee in betrekking staan.

Ze is aldus de verbinding tussen de private instellingen en de openbare macht en is de officiële vertegenwoordiging van het bedrijf. Ze doet bovendien zelf voorstellen aan de regering en verdedigt de economische belangen van het bedrijf waar het nodig is.

Tegenover het buitenland treedt ze eveneens op als officiële vertegenwoordiger van het bedrijf. En hier is haar taak vooral van belang wanneer nieuwe handelsaccorden afgesloten worden of economische unies voorzien worden, zoals bijvoorbeeld de Benelux-unie, de E.O.E.S..

Gezien de verschillende belangen tussen de takken van het bedrijf en zelfs in deze bedrijfstakken, is de taak van de bedrijfsraad als coördinatiemiddel, zeer belangrijk.

Wat het doorvoeren van een saneringsprogramma betreft, wachten we eveneens op het tot stand komen van een centraal organisme dat als opdracht krijgt dit programma uit te werken. Ook hieraan kan de bedrijfsraad voor de Zeevisserij met vrucht medewerken.

o o
o

[illegible]

Dank zij de activiteit van het V.B.Z. op het invoercomité, is de totale jaarlijkse invoer opnieuw gedaald met ongeveer 500.000 Kgr.. Niettegenstaande deze vermindering, ondervindt het bedrijf regelmatig de nadelige invloed van deze invoer.

Oorzaak hiervan is het feit dat deze invoer voor het grootste gedeelte voorbehouden blijft aan uitsluitende invoerfirma's welke er alle belang bij hebben hun vergunningen regelmatig uit te putten, en hierbij geen rekening houden met de toestand en de prijzen aan de kust.

Het prijsverschil tussen onze producten en de prijzen in de voornaamste invoerlanden (Denemarken en Nederland) is zodanig groot dat de ingevoerde vis kan verkocht worden aan prijzen welke lager liggen dan onze verkoopprijzen en bovendien nog grote winsten kunnen verwezenlijkt worden. De betalingsmogelijkheden in "vrije deviezen" helpen hieraan nog meer mede.

Zwandel in invoervergunningen, frauduleuze invoer van Deense vis, niet alleen over Nederland, maar eveneens over Luxemburg, Engeland en zelfs Frankrijk, zijn zovele bewijzen temeer dat de invoerder zware bijkomende kosten kan dragen en bovendien nog een interessante winst verwezenlijken.

In 1949 waren de prijzen van vis in Deense havens, tegenover onze productieprijzen, omgezet in Belgische fr., aldus:

	Denemarken:	België:
IJslandkabeljauw:	2.67 Fr/Kgr.	7.03 Fr./Kgr.
Noordzeekabeljauw:	3.29 Fr/Kgr.	9.92 Fr./Kgr.
Skagerrakkabeljauw:	3.24 Fr/Kgr.	
Kattegatkabeljauw:	2.88 Fr/Kgr.	
totaal gemiddelde:	2.36 Fr/Kgr.	8.68 Fr./Kgr.
(bron: Fiskeri-Beretning for året 1949 - København)		

0 0 0

De regering heeft goede pogingen aangewend om de invoer te normaliseren. Minister Segers richtte in April 1950 het invoercomité opnieuw in. Frauduleuze invoer van vis werd te keer gegaan door het eisen van oorsprongsattesten aan de grens.

Deze maatregelen zijn evenwel niet voldoende om het zeevisserijbedrijf te beschermen tegen de noodlottige gevolgen van ongeregelde en ongewenste visinvoer.

Algemeen erkend wordt dat enkel een invoerrecht, gesteund op het prijzenverschil tussen de invoerende landen en ons land, in staat kan zijn de drang naar reuzenwinsten, welke invoer van vis meebrengt, in te krimpen. Dergelijke maatregelen

gel zou tevens beletten dat de visverwerkende nijverheden in ons land verdwijnen.

Zelfs zo vreemde, ingevoerde producten, in ons land door onze visverwerkende nijverheden verwerkt worden, zijn ze nog niet in staat te concurreren tegen de ingevoerde verwerkte producten.

Verschillende rokerijen voeren thans uit het buitenland bewerkte haring in, voorzien van hun fabrieksmerk. Op deze manier kunnen ze de vreemde mededinging het hoofd bieden, doch dit brengt met zich mede een verhoging van het werklozencijfer in deze tak van de nijverheid en een verminderde vraag naar eigen productie op de aanvoermarkt.

De zouterijen zijn volledig uitgestorven aan onze kust. Niemand waagt het nog haring te stockeren en te bewerken, wanneer de dreiging bestaat dat vreemde invoer de waarde er van kan doen dalen. De andere takken van de visverwerkende nijverheid zijn aldus stilaan gedoemd tot verdwijnen. En hiermede valt een belangrijke steun weg voor de productieprijsen. Deze nijverheid, met haar mogelijkheid tot opslaan van voorraden vis, vormt in werkelijkheid de ruggraat van ons prijzenstelsel aan de kust.

o o o

Het heffen van een invoerrecht, niet alleen op verse, maar ook op bewerkte vis en visserijproducten, zal enkel de Belgische zeevisserij beschermen tegen de dumpingprijzen van het buitenland en alle onregelmatige praktijken welke hieruit vloeien.

Voorstellen in die zin werden gedaan aan de bevoegde overheid welke beloofde deze te onderzoeken en in de mate van het mogelijke uit te werken.

o o
o

DE COÖPERATIEVE SAMENWERKING IN HET VISSERIJBEDRIJF
~~~~~

Samenwerkende vennootschappen zijn geen onbekenden in het zeevisserijbedrijf, hoewel toch mag gezegd dat de mogelijkheden, welke deze vorm van samenwerking biedt, in onze nijverheid niet volledig benut worden.

Een drietal samenwerkende verzekeringsmaatschappijen, één visafslag in coöperatieve vorm en een paar kleinere coöperatieven, is het enige wat van die aard verwezenlijkt werd.

Hoewel de wetgever aan de samenwerkende vennootschappen talrijke tegemoetkomingen heeft verleend, is de goede werking van de coöperatief vooral afhankelijk van twee factoren: samenhorigheidsgevoel der leden en degelijke leiding.

Inderdaad, wil de coöperatieve met vrucht werken is het op de eerste plaats vereist dat haar werking zo algemeen mogelijk zij en dat zoveel leden als mogelijk aangesloten zijn, welke al hun aankopen bij voorkeur bij deze coöperatieve doen. Daartegenover moet de coöperatieve in staat zijn al haar leden te bedienen naargelang de vraag en moet ze tevens de concurrentie met goed gevolg kunnen doorstaan. Dit laatste is enkel mogelijk, vooral in onze nijverheid waar de verkoopprijs van sommige producten geregeld wordt door trusts, en waar het verlenen van bepaalde diensten afhankelijk is van zekere concessies en openbare aanbestedingen, wanneer de leden, ondanks alles, hun coöperatieve trouw blijven.

0 0 0

Een eerste verdere uitbouw van de coöperatieve vorm werd gedaan door het oprichten, in October 1950, van de onderlinge visafslag, die thans de vis afslaat van de grote meerderheid der reders. Doch ook deze werking kan uitgebreid worden om de reders met een minimum kosten, een maximum aantal diensten te bewijzen. We denken hierbij aan het inrichten van een eigen, centraal sociaal en fiscaal bureel waarvan de behoefte zich laat voelen in het bedrijf. Het ontbreken van dergelijke dienst, heeft de reders verplicht beroep te doen op personen of organismen welke buiten het zeevisserijbedrijf staan en dit bedrijf enkel als nevenge-schikt beschouwen. Uit deze toestand vloeiende voort een ge-breik aan eenheid, vooral op fiscaal gebied, met alle nade-len hieraan verbonden voor onze reders.

0 0 0

Het versmelten van de bestaande onderlinge verzekeringsmaatschappijen zou aan het bedrijf toelaten één machtig verzekeringsapparaat op te bouwen, welke in staat zou zijn, goedkope verzekeringsvoorwaarden te scheppen, het risico te verdelen en, mits de nodige staatsgaranties, de tamelijk hoge verzekeringspremies op een minimum te herleiden en zo



iedereen gelegenheid geven zijn bezit, vrucht van jarenlange inspanning, te garanderen tegen onvoorziene risico's.

o o o

Ook inzake het verlagen der uitbatingskosten, kan, door coöperatieve samenwerking nuttig werk verricht worden. De verschillende diensten, vereist voor het lossen en sorteren van de vis, door één organisme voor alle reders ingericht, kunnen met een minimum van kosten gedaan worden. Andere mogelijkheden zijn o.a. het gezamenlijk uitbaten van visben--nen of van meer hygiënische kisten, gezamenlijke aankopen van navigatietoestellen, uitrusting, benodigdheden, enz..

Het V.B.Z. steunt de coöperatieven welke met dit doel gesticht werden omdat het weet dat hun werking het enige middel en de enige waarborg is om de zware uitbatingskosten te drukken.

o o  
o





Het beschermen van de productie in sommige landen tegenover de invoer is gesteund op het feit dat die landen door de invoer op sommige ogenblikken met een ongewenste overproductie geplaagd zitten die ze nergens kunnen afzetten: niet in de Noordelijke landen, gezien de hoge kostprijzen, en ook niet in het binnenland, gezien de lagere prijzen voor de ingevoerde vis.

Wij lijden aan dezelfde ziekte in ons land. Wij voeren vis in uit landen die er nog nooit aan gedacht hebben een gedeelte van onze overproductie, door hun invoer veroorzaakt, af te nemen, terwijl wij er op belust zijn onze overproductie af te zetten in landen waar wij weinig of geen vis betrekken.

Met de franse reders werd contact genomen en, boven het gewone contingent voorzien in het handelsaccord, een compensatiestelsel in het leven geroepen dat ons kans geeft, in ruil voor Franse vis en visserijproducten, voor eenzelfde bedrag eigen producten uit te voeren.

Dat deze politiek niet altijd gevolg wordt door zekere groeperingen en dat ze zelfs afgebroken wordt, vindt zijn oorzaak in het feit dat zekere bevoorrechte invoerders in die werkwijze een bedreiging zien van hun invoerprivileges.

Bij mogelijke uitbreiding van dit compensatiestelsel tussen die landen welke ongeveer op het zelfde prijsniveau werken zullen die landen er vanzelf uitvallen, die niet de minste aandacht schenken aan onze eigen productie, doch integendeel niet nalaten onze nijverheid schade te berokkenen door invoer van vis aan dumpingprijzen.

o o

o





Wanneer we de Nederlandse in- en uitvoerstatistiek voor 1950 bezien, (tabel XI), stellen we vast dat Nederland ons land, niettegenstaande de BENELUX-UNIE, nog steeds als een soort koloniaal gebied beschouwt om er zijn overvloedige vis en haring af te zetten.

Inderdaad, waar België, teneinde zijn Benelux-partner te bevoordelen, steeds de voorkeur gegeven heeft bij de verdeling der contingenten, aan de invoer uit Nederland, boven Denemarken, stellen we vast dat, hoewel België de voornaamste afnemer is van verse en gezouten haring en op de derde plaats staat voor afname van Nederlandse vis, Nederland uit ons land amper een peulschilletje heeft ingevoerd. Deze 102 ton waren dan nog visafval ! Nederland blijft die landen bevoordelen die noordelijk gelegen zijn en brengt zijn Beneluxpartner bijna dagelijks zware slagen toe.

We kunnen ons zelfs gerust afvragen of Nederland niet speciaal uit die landen invoert om de vis verder te verkopen aan ons land. Inderdaad, herhaalde malen werd vastgesteld aan de grens dat vis, afkomstig uit Denemarken, Noorwegen en zelfs Zweden, waarvan de echtheid onomstootbaar vaststaat, VERGEZELD VAN NEDERLANDSE OORSPRONGSBEWIJZEN, als Nederlandse vis in België werd gevoerd.

Tegen dergelijke praktijken heeft de productie terecht protest aangetekend, terwijl gewezen werd op het feit dat Nederland, niet de minste toegeving gedaan heeft inzake invoer van vis uit België.

o o o

Het wordt hoog tijd dat door onze bevoegde overheid krachtdadig ingegrepen worde, eerst en vooral om de verhoudingen met Nederland in gezonde banen te leiden, en vooral om onze nijverheid te beschermen tegen de fatale gevolgen welke een onvoorwaardelijke Benelux-unie met zich zal brengen.

o o

o

## DEUITBATINGSKOSTEN

[illegible]

Op tabel X geven we een overzicht van de stijging der prijzen van de voornaamste producten, nodig om een vaartuig uit te rusten.

En nog is het laatste woord in dit verband niet uitgesproken. Sinds begin van dit jaar zijn de mazoutprijzen reeds tweemaal gestegen en nieuwe prijzen werden vastgesteld voor garens en touwwerk.

Aan de regering werd gevraagd tussen te komen, doch geen resultaat kon bereikt worden. De verkoop van deze producten is in handen van enkele firma's, welke onderling overleg plegen inzake het vaststellen der verkoopprijzen aan de re-  
ders.

Wanneer we deze kosten vergelijken met die van andere landen, stellen we vast dat tenslotte deze producten welke op de wereldmarkt moeten aangekocht worden, als mazout en vezels, gemakkelijk kunnen verkocht en geleverd worden aan de visserij tegen lagere prijzen.

Het moet de taak zijn van de rederscoöperatieven deze prijzen te breken en de macht der trusts door eensgezinde samenwerking, tegen te werken. Hieruit leren we nogmaals welke invloed dergelijke coöperatieven kunnen hebben, maar tevens dat het noodzakelijk is dat één sterke coöperatieve opgericht wordt onder alle reders om hieraan weerstand te kunnen bieden.

Een bijkomende factor van de hoge uitbatingskosten is de taks op garen en touwwerk. Op dergelijke producten, met vezels bereid, wordt een overdrachtaks geheven van 9 %. Wanneer we de hoge prijzen van deze producten aanschouwen, stellen we vast dat deze taks maar al te zwaar is in vergelijking tot andere uitbatingskosten.

Voor de landbouw werd de taks op bindgarens teruggebracht van 9 % op 4.5 %, door tussenkomst van de bevoegde Minister. Aan onze Minister van Verkeerswezen werd gewezen op dit feit en gevraagd eenzelfde maatregel te willen toepassen op de garens en touwwerk door de zeevisserij gebruikt.





de totale verhouding: brutoloon/forfaitair loon was voor 59 vaartuigen: 1.718.006 Fr./1.956.500 fr. of 0.878/1. In werkelijkheid betaalde deze categorie dus 12.2 % te veel aan sociale lasten. Individueel genomen had men volgende:

|               |       |                                        |
|---------------|-------|----------------------------------------|
| 12 vaartuigen | (20%) | hadden een verhouding die normaal was; |
| 25 vaartuigen | (40%) | bereikten 0.750                        |
| 19 vaartuigen | (35%) | bereikten 0.500                        |
| 3 vaartuigen  | (5%)  | bereikten 0.500 niet.                  |

De reders van 34 vaartuigen van dit type betalen gemiddeld 7.26 % van de bruto-opbrengst als bijdrage aan de R.M.Z.. Dit is zeer hoog, gezien de zeer hoge uitbatingskosten van deze scheepsklasse, en vergeleken met de overige scheepscategoriën en de andere nijverheden.

Het V.B.Z. zoekt een oplossing in het afwentelen van deze last op de kopers, zoals in de andere nijverheden gebeurt.

o o o

Doch ook op andere gebieden hinderen de sociale wetten de normale uitoefening, vooral van het kustvisserijbedrijf.

Wanneer een kustvisserstvaartuig, door slecht weder of andere oorzaken, gedwongen is in de haven te blijven, mag de bemanning zich aanbieden om te stempelen. Het werklozensteunfonds eist dat gedurende twee opeenvolgende dagen gestempeld wordt alvorens de belanghebbende werkloosheidsvergoeding kan ontvangen. Zo er gedurende één dag niet uitgevaren wordt, verkiest de bemanning nog één dag binnen te blijven en aldus twee dagen vergoeding te ontvangen, boven de kans op een onzekere opbrengst, waarvoor bovendien nog een vast bedrag aan sociale lasten moet betaald worden.

o o o

Het is een aloude gewoonte in de kustvisserij dat de bemanning, bij het in de haven liggen, medehelpt om het vaartuig terug zeewaardig te maken. Dit werk geschiedt volledig onvergoed, de vissers hebben er immers alle belang bij dat het vaartuig en de uitrusting in goede staat verkeren.

Het is echter verboden aan de vissers welke stempelen, aan boord te komen helpen, zelfs onvergoed. Hierdoor is de reder verplicht betaalde hulp in te roepen en grote kosten te maken dan zijn normale uitbating toelaat. Hierdoor laat het onderhoud van deze vaartuigen in vele gevallen te wensen over en is dit mede een oorzaak van het uitsterven van dit bedrijf.

o o o

Voor beide gevallen werd door het V.B.Z. reeds een oplossing voorgesteld. Administratieve verwikkelingen belemmeren sinds maanden reeds, de zo nodige wijzigingen aan het huidige stelsel.

o o

oo



0 0 0

Wat de aanvoer van BODEMVIS betreft, is een daling waar te nemen in de vis afkomstig uit de Noordzee, terwijl de hoeveelheid vis, aangevoerd uit de ijslandse wateren, lichtjes gestegen is (tabel VII). De grafiek toont aan dat de mindere haringaanvoer de reders verplichtte de vangst op bodemvis het jaar door voort te zetten. In 1950 werd de aanvoer van ijslandvis, welke sinds de oorlog tijdens de maanden Augustus en September daalde, meer dan ooit voortgezet.

De aanvoer van Noordzeevis tijdens de laatste twee maanden van het jaar, waarop de middenslagvloot zich vooral inricht op de haringvangst in de zuidelijke Noordzee, moest in 1950 eveneens, tengevolge van de mindere haringaanvoer, intenser dan naar gewoonte voortgezet worden.

Wat de prijzen aangaat, hebben wij een vergelijkende grafiek gemaakt voor de voornaamste vissoorten: ijslandkabeljauw (grote sortering), noordzeekabeljauw (grote sortering) en tong.

Deze grafiek (tabellen III en IV), toont aan dat de aanvoer grote ijslandkabeljauw de prijzen van de grote noordzeekabeljauw beïnvloedt. De prijzen voor deze laatste soort zijn inderdaad het hoogst op het einde van het jaar, wanneer de aanvoer van ijslandkabeljauw daalt.

Tabel IV toont eveneens aan in welke mate de overbevissing de aanvoer van grote noordzeekabeljauw heeft beïnvloed.

Hoewel de grote aanvoer ijslandkabeljauw, gedurende de eerste maanden van het jaar, door het uit de vaart trekken van verschillende grote trawlers, afgeknot werd blijft de prijs van die vissoort lager dan gedurende de voorgaande jaren. Ook de prijs voor grote noordzeekabeljauw, rekening gehouden met de mindere aanvoer, blijft lager dan de voorgaande jaren.

Sinds het einde van 1949 is de aanvoer van tong in stijgende lijn voortgegaan. De aanvoer van de Witte Bank was hiervan de oorzaak. De grote verhouding kleine tong in de vangsten deed de prijzen evenwel beneden het peil van 1948 en zelfs van het begin van 1949 dalen.

De uitvoer naar Frankrijk heeft de prijzen voor tong gunstig beïnvloed. Vooral toen, na het ingrijpen van het VBZ., begin 1950, een regelmatige uitvoer bekomen werd, kenden de prijzen een gunstige verhoging. Dit geschiedde eveneens na de tweede helft van 1950, toen een nieuw contingent voor uitvoer naar Frankrijk vrijgegeven werd.

o o o

Uit het voorgaande blijkt dat, niettegenstaande de vermindering van de vloot, onze vaartuigen nog altijd in staat zijn de markt voldoende te bevoorraden.

Zolang het visverbruik in ons land niet toeneemt, zolang de overbodige invoer niet stopgezet wordt en zolang geen vaste afzetgebieden in het buitenland geschapen worden, bestaat geen enkele reden om de vloot nog verder uit te breiden, zonder gevaar te lopen een nieuwe overproductie in het leven te roepen.

Het visserijbedrijf is in hoofdzaak een seizoennijverheid. De statistieken en grafieken tonen dit duidelijk aan. De aanvoer verschilt van de ene periode tot de andere en wordt bovendien beïnvloed door de weersomstandigheden. Het is bijgevolg logisch de vlootsterkte aan te passen aan een



normaal seizoen en zich hierbij niet te laten leiden door vaststellingen welke gedaan worden gedurende die perioden dat de aanvoer minder groot is. Het laatste geval leidt fataal tot catastrophale toestanden zodra de vangsten opnieuw normaal worden.

Dergelijke toestanden hebben zich in het verleden reeds voorgedaan. Eenieder welke gezonde toestanden wenst die aan alle reders bestaansmogelijkheden bieden, houdt hiermede rekening.

Het V.B.Z. heeft zich dan ook verzet tegen alle verdere uitbouw van de vloot, vooral waar deze gefinancierd wordt met staatskredieten.

Niettegenstaande onze waarschuwingen, zullen drie grote trawlers dezen zomer reeds op onze markt komen.

De reders vragen zich dan ook af welke plannen de regering heeft die, nog vooraleer met een definitieve sanering van het bedrijf aangevangen wordt, toelaat dat de productiemogelijkheden zodanig uitgebreid worden dat de prijzen op zeker ogenblik weinig interessant zullen zijn en een afsterven van de middenslagvisserij, na de kustvisserij, te vrezen valt.

o o

o

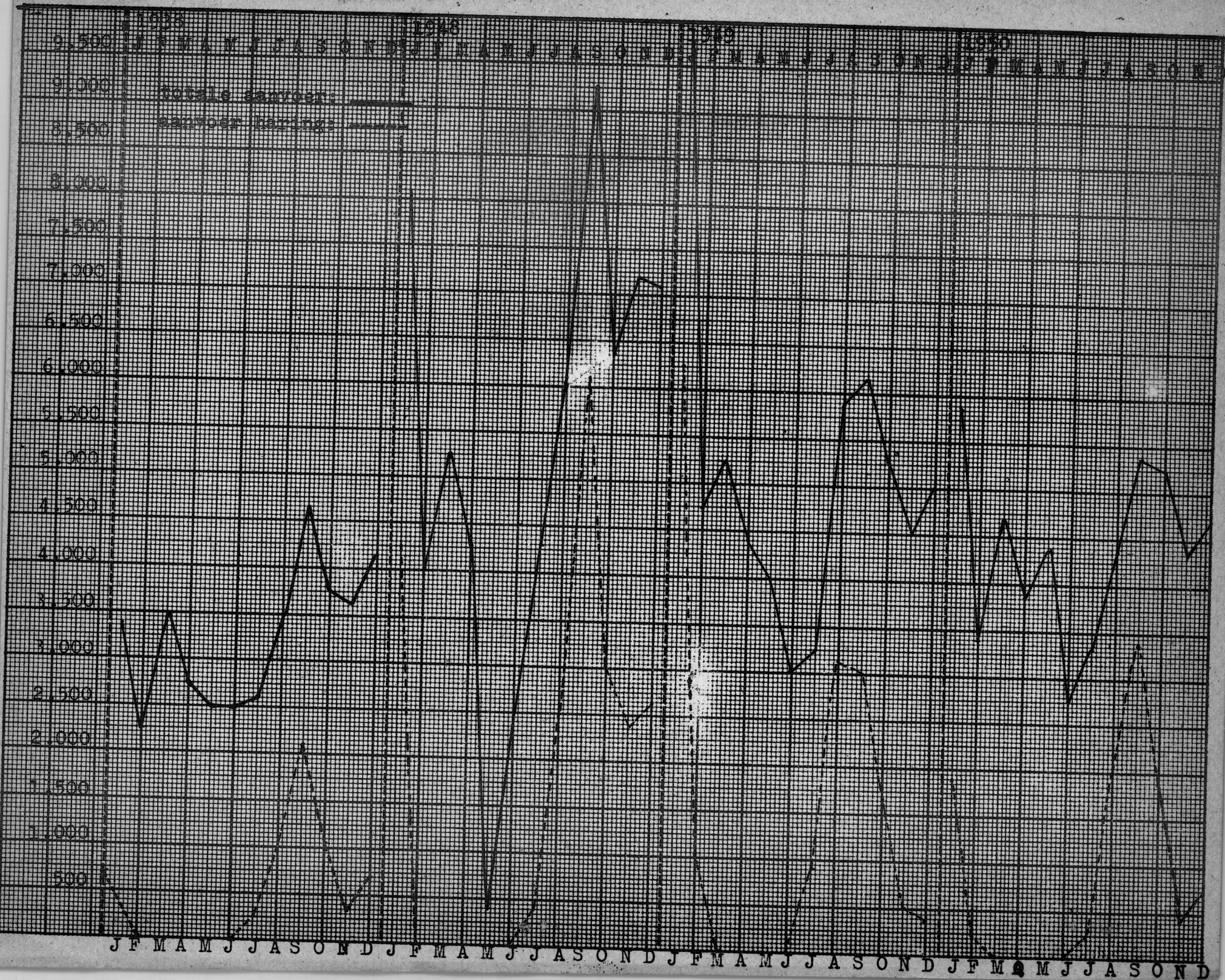
Door de kleine reders moet nog ongeveer 15.000.000 fr. betaald worden aan de regie voor verzekeringspremies tijdens de oorlog. Het voorstel van het Zeewezen geeft geen voldoening en kan betwist worden. Alle vaartuigen zouden moeten ontslagen worden van het betalen van premies die niet meer eischbaar zijn en die uitsluitend de kleine en middenslagreders treffen.



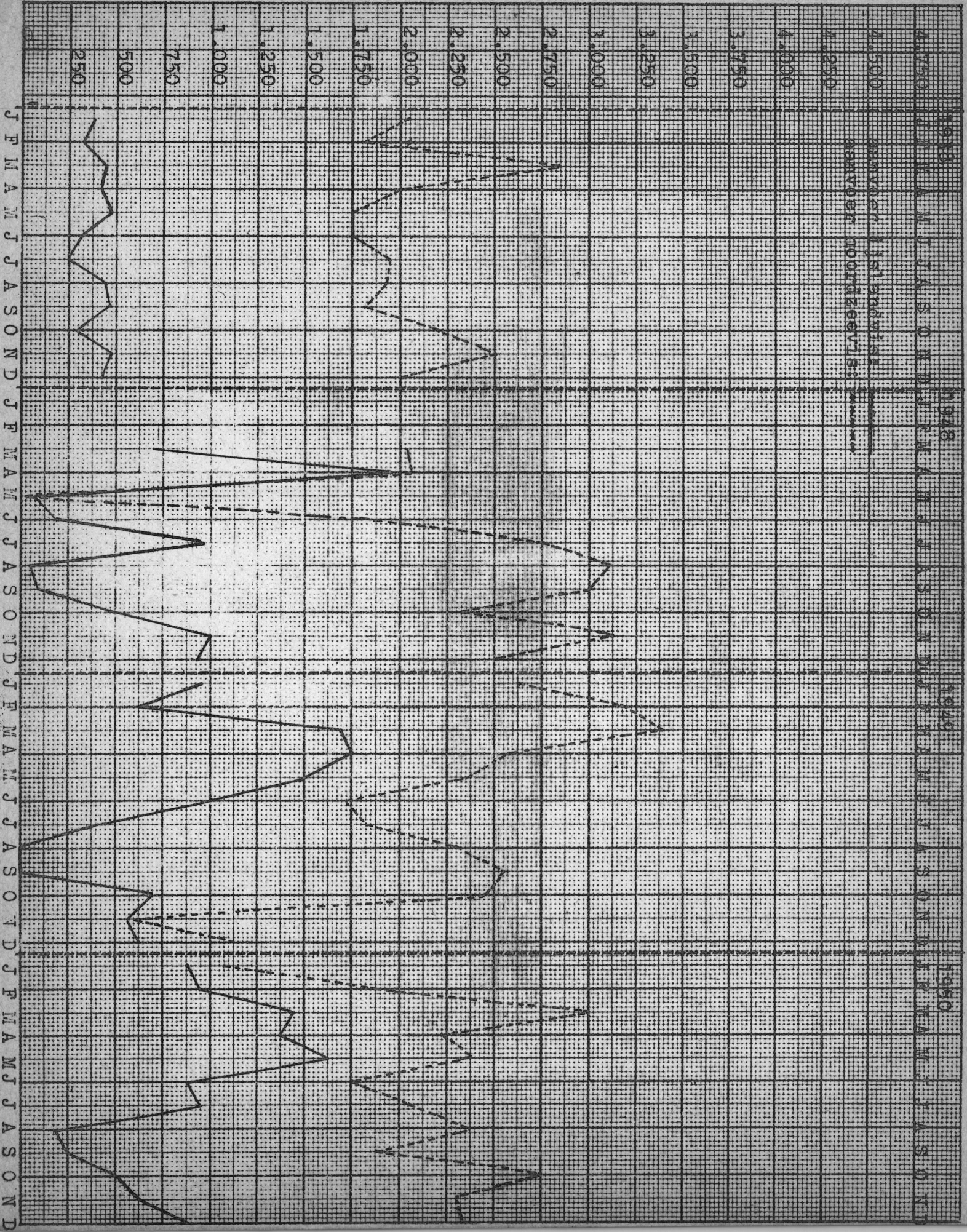
Oostende, 15 Juni 1951



TABEL I : grafiek der totale aanvoer

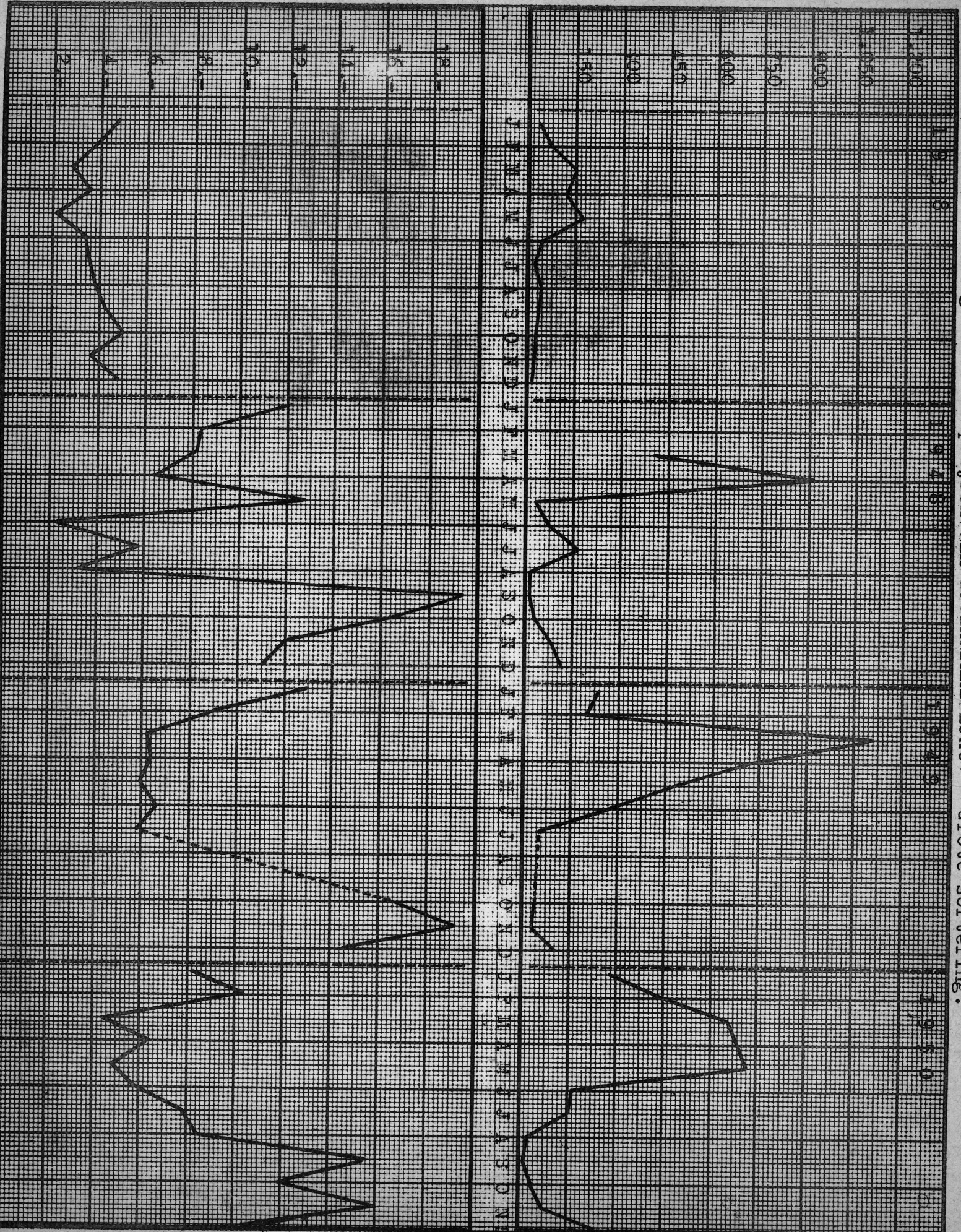






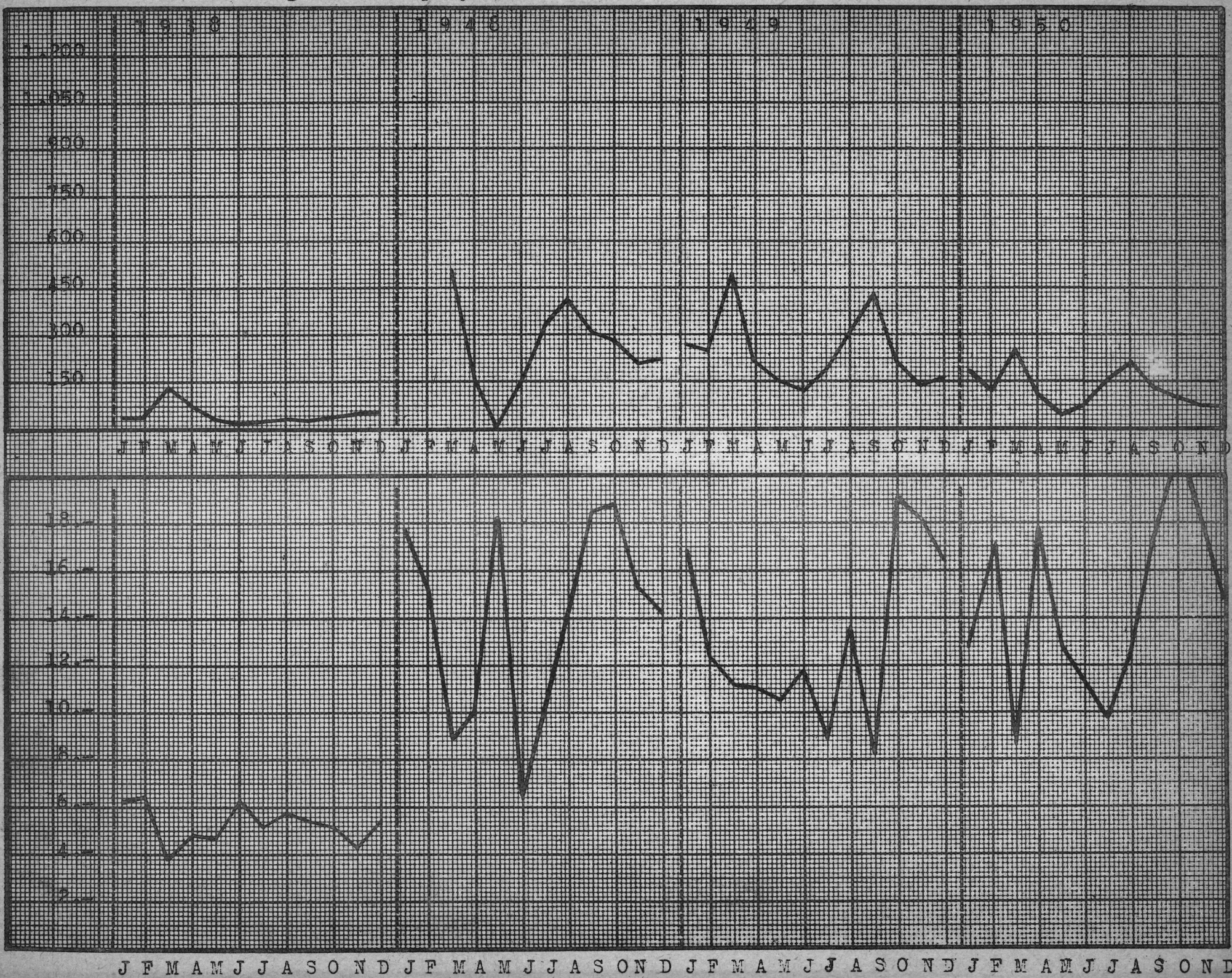


TABEL III : aanvoer en gemiddelde prijzen van IJSLANDKABELJAU - Grote sortering.



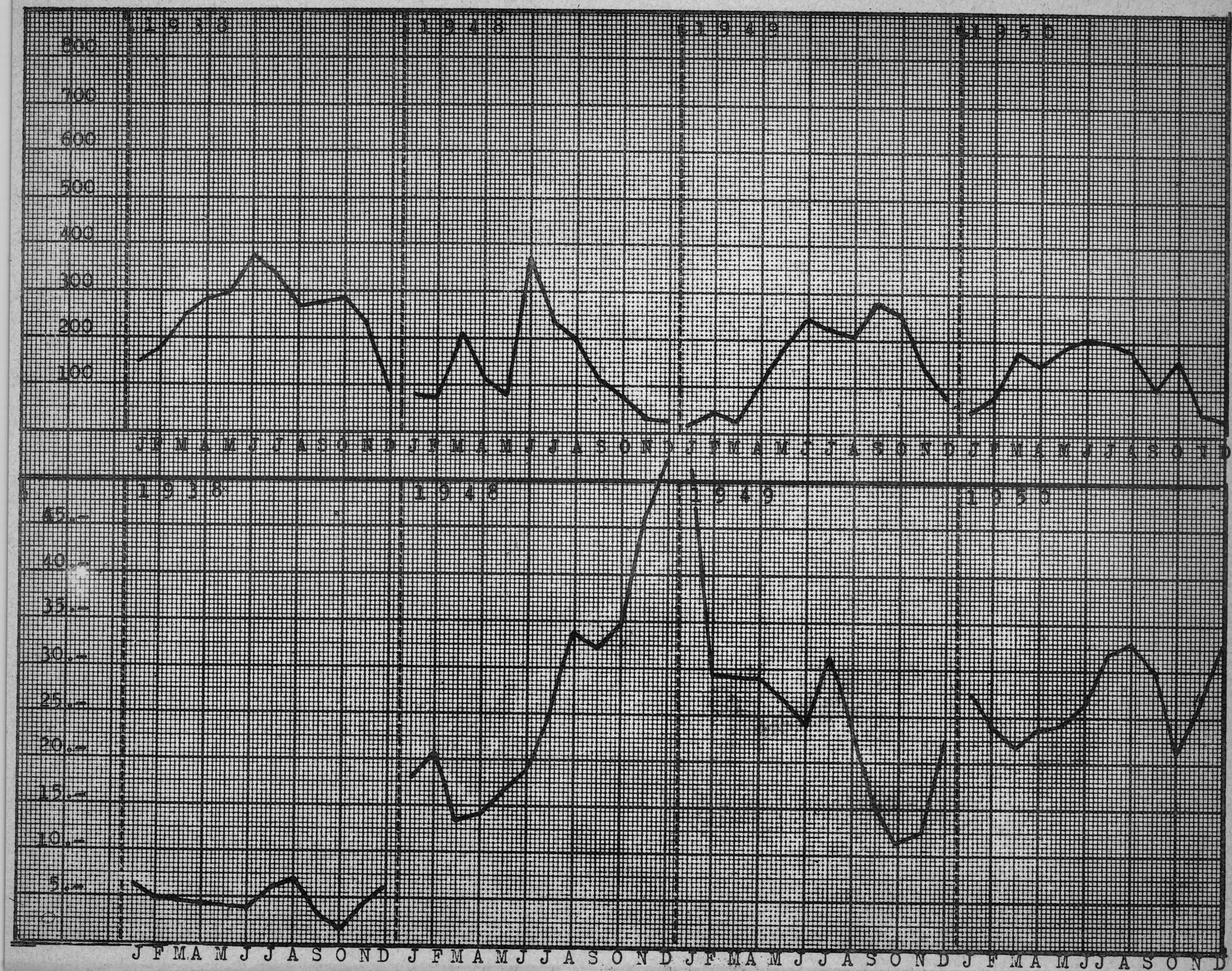


TABEL IV : aanvoer en gemiddelde prijzen van NOORDZEKKABELJAUW - Grote sortering.



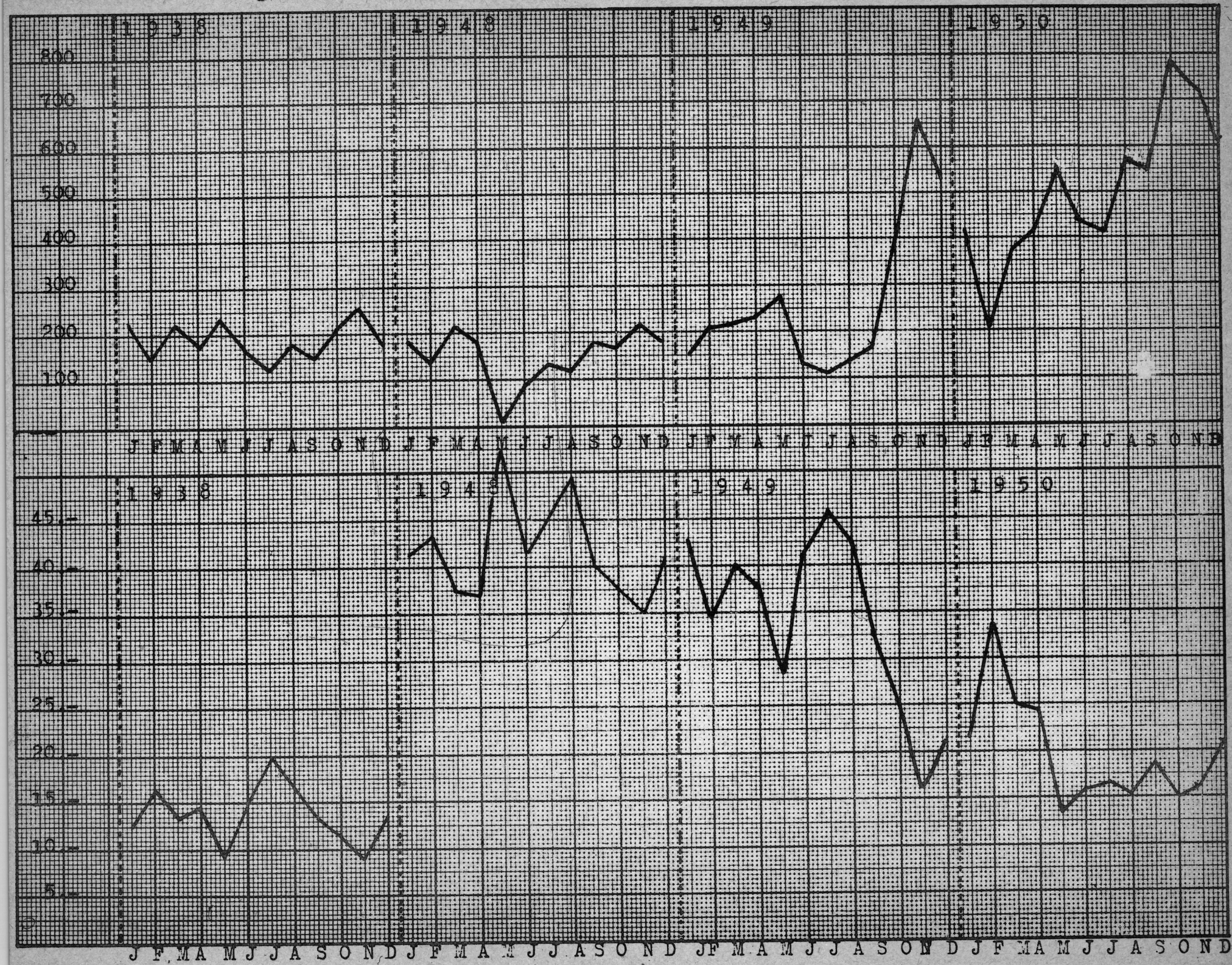


TABEL V: aanvoer en gemiddelde prijzen voor garnaal



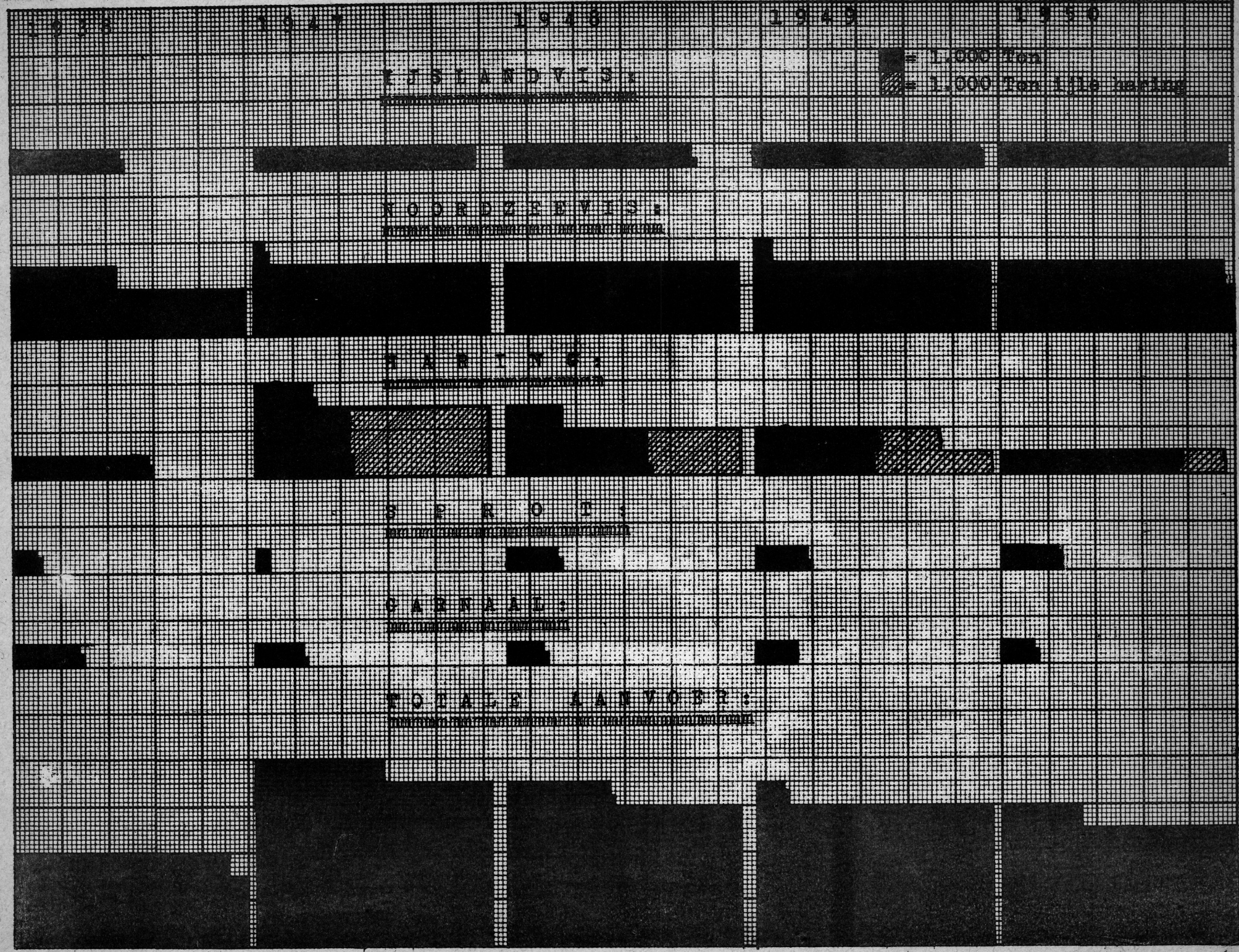


TABEL VI: aanvoer en gemiddelde prijzen voor tong





TABEL VII: totale jaarlijkse aanvoer





TABEL VII b.

TOTALE AANVOER AAN DE BELGISCHE KUST.

[illegible]

|                     | 1938          | 1947          | 1948          | 1949          | 1950          |
|---------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| I. BODENVIS         |               |               |               |               |               |
| IJslandvis:         | 4.725.976 K°  | 9.785.834 K°  | 8.095.695 K°  | 9.757.109 K°  | 9.827.103 K°  |
| Noordzeevis:        | 24.417.077 K° | 30.504.185 K° | 29.994.051 K° | 30.818.214 K° | 29.794.624 K° |
| II. PELAGISCHE VIS: |               |               |               |               |               |
| Volle haring:       |               | 15.239.044 K° | 14.500.951 K° | 9.227.221 K°  | 7.765.287 K°  |
| IJle haring:        | 5.883.382 K°  | 17.194.258 K° | 7.880.475 K°  | 7.595.039 K°  | 1.961.846 K°  |
| Sprot:              | 1.159.626 K°  | 606.326 K°    | 2.317.339 K°  | 2.118.573 K°  | 2.282.589 K°  |
| III. GARNAAL:       |               |               |               |               |               |
|                     | 2.949.915 K°  | 2.038.495 K°  | 1.651.321 K°  | 1.796.133 K°  | 1.548.269 K°  |
| TOTALE AANVOER:     |               |               |               |               |               |
|                     | 39.134.976 K° | 75.368.142 K° | 64.439.782 K° | 61.312.289 K° | 53.179.718 K° |

**DATE**

[illegible]

|           | <u>ijslandvis</u> | <u>Noordzeevis</u> | <u>volle hg.</u> | <u>ijle hg.</u>  | <u>Sprot:</u>    | <u>Garnaal:</u>  | <u>Totaal:</u>    |
|-----------|-------------------|--------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| JANUARI   | 855.897           | 2.583.856          | ---              | 6.126.512        | 123.451          | 5.983            | 9.695.699         |
| FEBRUARI  | 599.857           | 3.166.641          | ---              | 995.293          | 19.555           | 41.958           | 4.823.304         |
| MAART     | 1.689.345         | 3.494.479          | ---              | 3.267            | ---              | 36.988           | 5.224.079         |
| APRIL     | 1.745.895         | 2.589.131          | ---              | ---              | ---              | 102.853          | 4.437.879         |
| MEI       | 1.434.561         | 2.350.516          | ---              | ---              | ---              | 181.955          | 3.967.032         |
| JUNI      | 1.032.961         | 1.694.138          | ---              | ---              | ---              | 241.532          | 2.968.631         |
| JULI      | 431.383           | 1.798.809          | 677.465          | ---              | ---              | 219.643          | 3.127.300         |
| AUGUSTUS  | ---               | 2.296.320          | 3.135.036        | ---              | ---              | 215.911          | 5.647.267         |
| SEPTEMBER | ---               | 2.541.370          | 3.062.166        | ---              | ---              | 277.653          | 5.881.189         |
| OCTOBER   | 691.967           | 2.452.281          | 1.810.009        | ---              | 22.609           | 250.329          | 5.227.195         |
| NOVEMBER  | 608.025           | 2.535.307          | 484.166          | 30.966           | 639.482          | 140.387          | 4.438.333         |
| DECEMBER  | 667.218           | 2.429.931          | 26.913           | 460.467          | 1.313.476        | 80.941           | 4.978.946         |
|           | <u>9.757.109</u>  | <u>29.932.779</u>  | <u>9.195.755</u> | <u>7.616.505</u> | <u>2.118.573</u> | <u>1.796.133</u> | <u>60.416.854</u> |

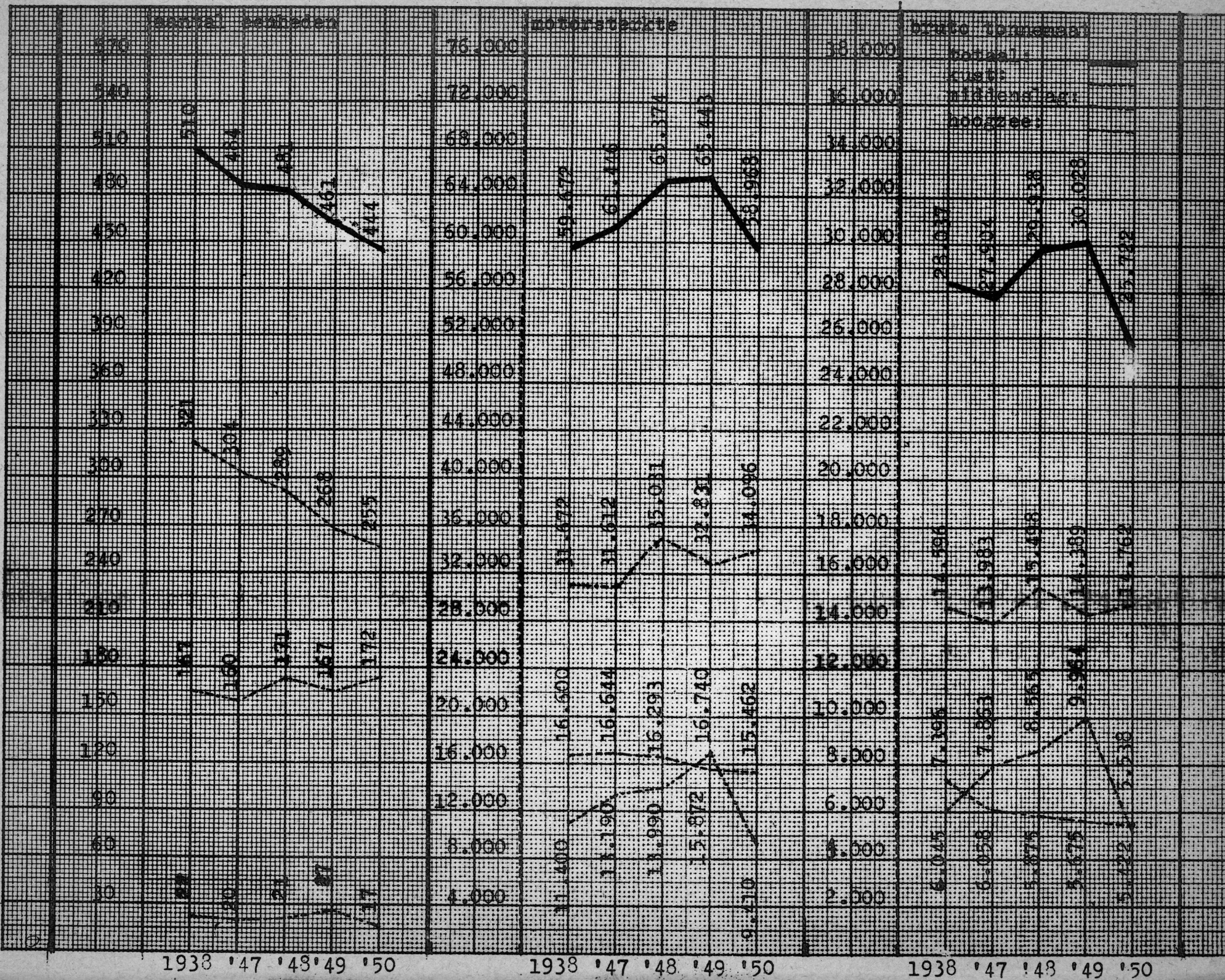


**●●●●●●●●●●**

[illegible][illegible]



TABEL VIII: grafiek der ontwikkeling van de vloot per categorie





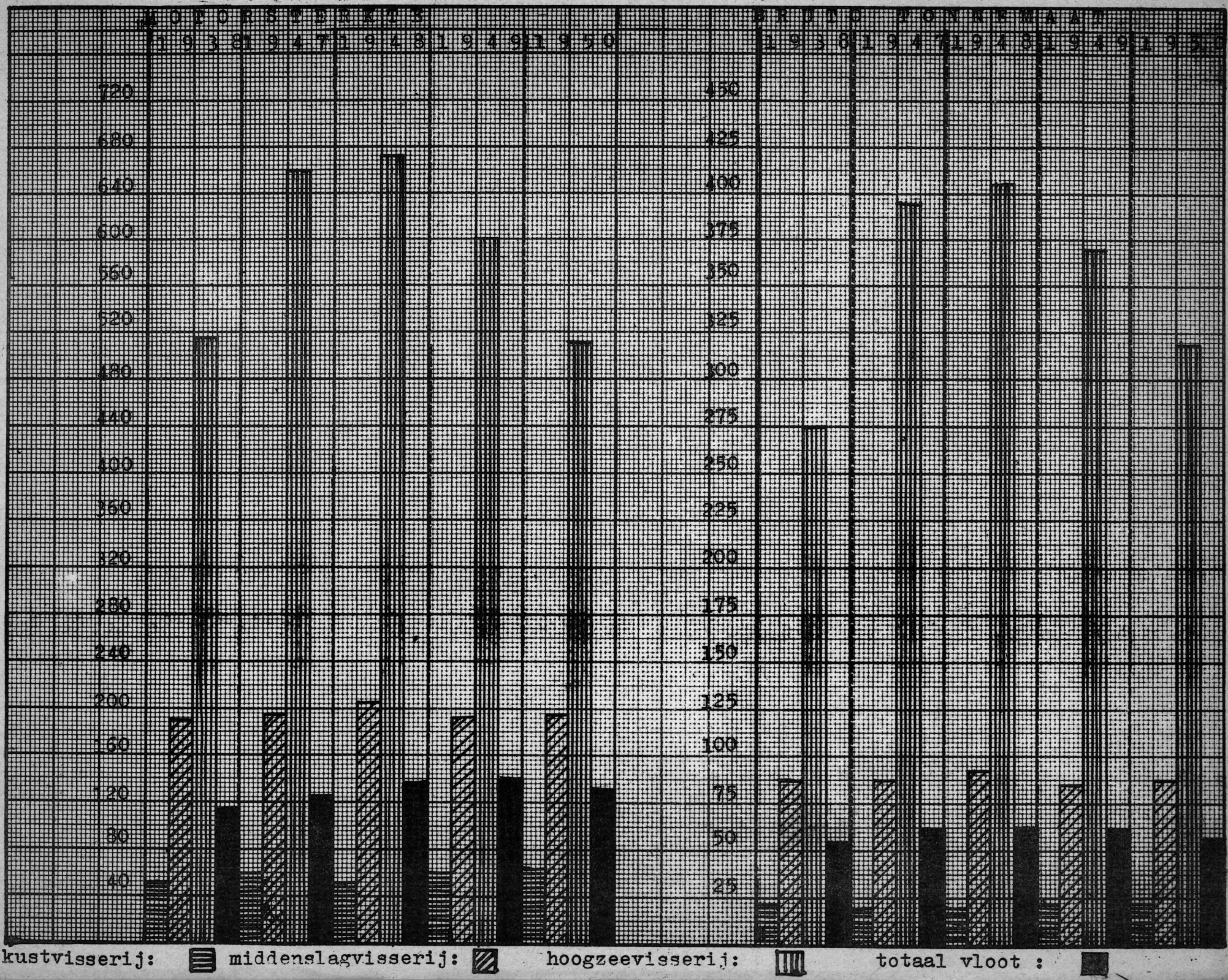
TABEL VIII b.

T O E S T A N D    v a n    d e    B E L G I S C H E    V I S    S E R S V L O O T .  
 ~~~~~

1938				:1947				:1948				:1949				:1950												
aantal		P.K.		B.T.		:	aantal		P.K.		B.T.		:	aantal		P.K.		B.T.		:	aantal		P.K.		B.T.			
- 80 PK	236	8.413	3.988	:	226	9.525	3.510	:	210	9.074	3.306	:	187	8.473	3.046	:	117	8.322	2.978	:	:	:	:	:	:	:		
80/119	85	8.187	3.408	:	78	7.119	2.548	:	79	7.219	2.569	:	81	7.399	2.629	:	78	7.140	2.560	:	:	:	:	:	:	:		
120/239	123	20.397	9.241	:	112	18.156	7.764	:	113	18.521	7.932	:	115	19.041	8.146	:	119	19.716	8.356	:	:	:	:	:	:	:		
240/349	44	11.275	5.355	:	48	13.456	6.219	:	58	16.570	7.566	:	51	13.790	6.243	:	53	14.380	6.406	:	:	:	:	:	:	:		
350/500{	22	11.400	6.045	:	20	13.190	7.863	:	21	13.990	8.565	:	27	16.740	9.964	:	8	3.260	1.548	:	:	:	:	:	:	:		
400/880{				:				:				:				:	9	6.150	3.874	:	:	:	:	:	:	:		
(stoom)				:				:				:				:				:	:	:	:	:	:	:		
-----				:	-----				:	-----				:	-----				:	-----				:	-----			
TOTAAL:	510	59.672	28.037	:	484	61.446	27.904	:	481	65.374	29.938	:	461	65.443	30.028	:	444	58.968	25.722	:	:	:	:	:	:	:		
=====				:	=====				:	=====				:	=====				:	=====				:	=====			

N.B.: voor 1950 werd enkel rekening gehouden met het aantal vaartuigen welke werkelijk de visserij bedreven hebben.

TABEL IX: gemiddelde toestand van de vloot



TABEL X

KOSTPRIJZEN VAN DE VOORNAAMSTE VISSERIJBENODIGDHEDEN (begin van elk jaar)

Mei 1951 1951 1950 1949 1948 1947 1938

KOLEN (briketten) aan boord gedaan per Ton:	1030	1000	840	905	1030	1000	190
GASOIL de liter:	1.90	1.75	1.60	1.83	1.85	1.37	0.50
IJS per Ton:	275	245	220	220	220	220	100
KORREGAREN (Manilla extra 250) per Kgr.:	55.--	50.50	38.50	36.50	36.--	42.50	5.50
KORRETouw (staaldraad 6 x 19) per Kgr.:	21.--	18.50	14.50	18.--	16.50	17.--	5.--
LOODZEILWIJF (18 m/m 6 x 24) per Kgr.	26.50	21.--	17.--	22.--	19.--	22.--	5.--
MIXTE TOUW (20 m/m.) per Kgr.	43.--	40.50	31.--	42.--	38.--	41.50	7.50
TOUWWERK MANILLA per Kgr.:	44.--	42.--	30.--	38.--	38.--	38.--	5.50

N.B.: bovendien worden op volgende producten: Korregaren, Korretouw, Loodzeilwire, Mixte touw en manilla touwwerk, 9 % taks geheven.

TABEL XI.

IN- EN UITVOER VAN VIS IN NEDERLAND - 1950

(bron: Centraal bureau voor Statistiek)

I. I N V O E R :

	v e r s e K°	h a r l i n g : fl.	v e r s e K°	v i s : fl.
Denemarken:	78.000	23.000	444.000	305.000
Engeland:	179.000	73.000	1.112.000	525.000
Noorwegen:	918.000	203.000	822.000	377.000
Zweden:	859.000	283.000	102.000	29.000
BELGIE:				

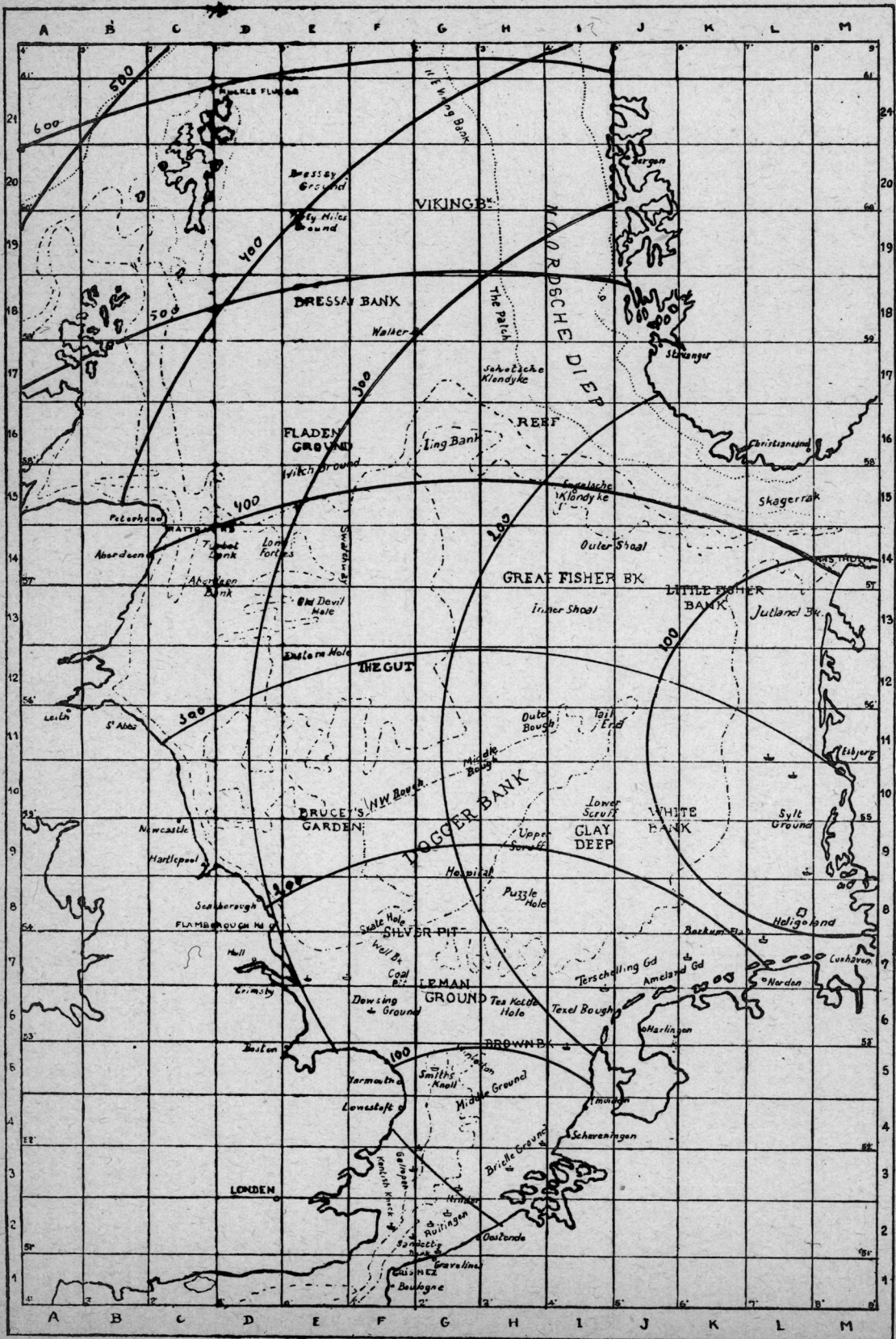
II. U I T V O E R :

	v e r s e K°	h a r l i n g : fl.	v e r s e K°	v i s : fl.
B E L G I E:	2.861.000	1.018.000	1.070.000	1.245.000
West Duitsl.	56.000	23.000	1.290.000	2.177.000
Frankrijk	25.000	11.000	508.000	293.000
Oostenrijk	856.000	372.000	51.000	89.000
tsj. Slow.	2.286.000	702.000	4.061.000	5.399.000
Ierland			140.000	215.000
Engeland			204.000	324.000
Italië			234.000	453.000
Zweden			31.000	43.000
Zwitserland			87.000	91.000
Indonesië			32.000	32.000
Nederl. Antillen			95.000	211.000
Trinidad en Tobago				
U. S. A.				

G e z o u t e n h a r l i n g :

BELGIE:	11.701.000	K°	5.630.000	fl.	Zweden:	91.000	K°	48.000	fl.
Denemarken	122.000		64.000		Zwitserland	31.000		19.000	
West Duitsl	5.629.000		2.723.000		Indonesië	21.000		18.000	
Saargebied	449.000		242.000		Israël	1.532.000		837.000	
Oost Duitsl	5.455.000		2.592.000		Syrie	56.000		33.000	
Finland	541.000		293.000		Transjord.	74.000		42.000	
Frankrijk	2.361.000		1.063.000		Egypte	23.000		15.000	
Engeland	1.176.000		510.000		Zd. Rhodes.	18.000		16.000	
Italië	1.217.000		714.000		Brazilië	93.000		63.000	
Noorwegen	805.000		419.000		Canada	324.000		409.000	
Oostenrijk	192.000		92.000		Uruguay	50.000		39.000	
Polen	591.000		285.000		U. S. A.	1.069.000		1.109.000	
Roemenië	51.000		32.000		Australië	71.000		49.000	
tsj. Slow.	870.000		412.000						

KAARTJE met de voornaamste VISGRONDEN van de NOORDZEE
 de afstand van Oostende en Esbjerg is aangeduid door middel
 van cirkels met 100, 200, 300, 400, 500 en 600 zeemijl straal



(kaartje: Zeewetenschappelijk Instituut Oostende)

